Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

34 002 Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2015)

Nr. 105 **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 3 juli 2015

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Financiën over de brief van 14 april 2015 over de budgettaire opbrengst van de oldtimermaatregel (Kamerstuk 34 002, nr. 100).

De vragen en opmerkingen zijn op 8 mei 2015 aan de Staatssecretaris van Financiën voorgelegd. Bij brief van 2 juli 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Duisenberg

De griffier van de commissie,
Berck

kst-34002-105
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief en hebben geen aanvullende vragen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de PvdA-fractie constateren met instemming dat het optrekken van de leeftijdsgrens naar 40 jaar voor de MRB-vrijstelling ertoe heeft geleid dat Nederland niet langer een netto importeur is van zeer vervuilende auto's. Verbetering van de luchtkwaliteit zien deze leden als veel belangrijker dan de budgettaire opbrengsten. Ook de verhoogde export van vervuilende oldtimers helpt bij het bereiken van het verbeteren van de luchtkwaliteit.
Niettemin hebben de leden van de PvdA-fractie nog enige vragen. Kan de Staatssecretaris ingaan op geruchten volgens welke de aangescherpte oldtimerregeling omzeild kan worden door auto's met een oud chassisnummer om te bouwen naar een nieuw exemplaar, waarop dan geen wegenbelasting is verschuldigd? Is de Belastingdienst bekend met deze praktijk, en zo ja, in welke mate doet dit zich voor?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de fractie van de SP hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris inzake de budgettaire opbrengst van de oldtimermaatregelen. Deze leden juichen de ontwikkeling naar meer zuinige auto's toe maar willen niet dat gezinnen met lage inkomens de lasten van deze maatregel dragen. Zij vragen de Staatssecretaris dan ook aan te geven welke huishoudens voornamelijk gebruik maken van dagelijks gebruikte oldtimers. Zijn dat voornamelijk gezinnen met lagere inkomens? Hoe hoog bedraagt de lastenverzwaring die zij hebben moeten dragen, wanneer het gaat om bezitters van auto's die onder de overgangsmaatregel vallen? Hoeveel loopt deze lastenverzwaring jaarlijks op? Tevens vragen deze leden naar de gemiddelde MRB per jaar voor de diesel- en LPG-auto's die niet onder de overgangsmaatregel vallen. Is de lastenverzwaring voor bezitters van dagelijks gebruikte oldtimers meegenomen in de koopkrachtberekeningen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

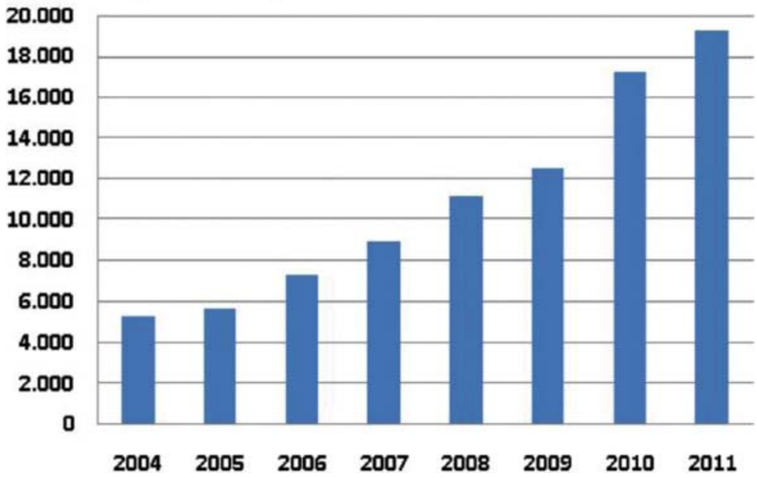
De leden van de CDA-fractie hebben de berekeningen van het kabinet over de effecten van het gedeeltelijk afschaffen van de oldtimervrijstelling gelezen, enige malen herlezen en vergeleken met eerdere stukken die aan de Kamer zijn gestuurd en andere openbare bronnen. Elke keer steeg de verbazing en ergernis van deze leden. De berekeningen van het kabinet zijn totale doelberekeningen om aannemelijk te maken dat de maatregel toch de beoogde budgettaire opbrengst gehaald heeft.

De leden van de CDA-fractie hebben drie kernvragen:
- wanneer wist het kabinet dat de import van oldtimers al in 2012 zeer hard gedaald was?
- op basis van welke modellen is de originele opbrengst geraamd?
- wil het kabinet alsnog een realistische evaluatie aan de Kamer doen toekomen?

Onvolledige tijdreeksen en meerdere oldtimermaatregelen

Het kabinet motiveerde de oldtimermaatregel met de stijgende import van oldtimers, die relatief vervuilend zijn:

Figuur 1: Import oldtimers neemt sterk toe.



Deze grafiek komt uit de brief, die de toenmalige Staatssecretaris van Financiën, de heer Weekers, op 14 april 2013 naar de Kamer stuurde (Kamerstuk 33 402, nr. 55). En een ding valt onmiddellijk op: het jaar 2012 ontbreekt in de grafiek. Het jaar 2012 is echter buitengewoon relevant. Op 1 januari 2012 is namelijk het amendement-Van Vliet in werking getreden. Daarmee is de oltimergrens opgetrokken van 25 jaar naar 30 jaar, met een overgangsregeling voor auto's die op het moment van inwerkingtreding tussen de 25 en 30 jaar oud waren. Ook werd een brandstoftoeslag geïntroduceerd voor oldtimers op diesel en LPG, waardoor oldtimers op deze brandstoffen zwaarder belast werden.

Dat amendement beoogde de oneigenlijke import van oldtimers tegen te gaan. Het ging toen vooral om oude diesel Mercedessen van 24, 25 of 26 jaar oud die uit de Duitse binnensteden geweerd werden in milieuzones. Die kwamen in grote getalen naar Nederland.
De hamvraag was dan ook of die maatregel effect sorteerde. Op 25 juni 2013 publiceerde het CBS het artikel «Groei aantal oldtimers zakt in».[1] De eerste paragraaf bevat de zinsnede: «.. de import van oldtimers is verminderd. Dit komt vooral door een wijziging van de motorrijtuigenbelasting die begin 2012 is ingegaan.» De import van oldtimers is gedaald naar 12.000, dat is het niveau van 2009.
De leden van de CDA-fractie vragen het kabinet waarom er geen mededeling gedaan werd van deze enorme daling in de importcijfers in de betreffende brief van 14 april 2013. Was de informatie niet bekend of niet relevant?

Was de informatie beschikbaar?

Het komt de leden van de CDA-fractie voor dat deze informatie wel degelijk op het ministerie bekend moet zijn geweest. Klopt het dat de Belastingdienst elk kwartaal informatie ter beschikking stelt aan het Ministerie van Financiën met de gegevens over alle voertuigen met een oldtimervrijstelling? Kan de Staatssecretaris aangeven vanaf welke datum en op welke wijze deze informatie ter beschikking wordt gesteld?

[1] http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/verkeer-vervoer/publicaties/artikelen/archief/2013/2013-oldtimers-art.htm.

In de nota naar aanleiding van het verslag van het Belastingplan 2014 schrijft de regering: «Het budgettaire beslag van afschaffing van de oldtimervrijstelling op 1 januari 2014 zoals vermeld in het regeerakkoord is gebaseerd op de meest actuele cijfers (inclusief import en export) van dat moment, te weten de cijfers tot en met 1 juli 2012. De Belastingdienst levert elk kwartaal aan het Ministerie van Financiën een bestand met gegevens van alle voertuigen met een oldtimervrijstelling. Op het moment dat een rekenmodel ontworpen werd naar aanleiding van de moties Bashir en Van Vliet, ingediend bij de behandeling van het Belastingplan 2013 in het najaar van 2012, was het bestand van juli 2012 het meest recent beschikbare.»
De leden van de CDA-fractie menen dat het niet mogelijk is dat gegevens die volgens de regering in het najaar van 2012 beschikbaar waren in april 2013 ineens niet meer beschikbaar zijn.
De leden van de CDA-fractie merken daarnaast op dat in de beantwoording van de Kamervragen 2013/2014–2503 de regering op 11 juli 2014 precies de stand van zaken van oldtimers op 2 juni 2014 kon beschrijven aan de hand van gegevens van de RDW.
De leden van de CDA-fractie verzoeken de Staatssecretaris dan ook precies aan te geven over welke informatie het kabinet beschikte via de Belastingdienst of de RDW van het aantal geïmporteerde auto's in 2012, ten tijde van het schrijven van de brief op 15 april 2013.
Waren dat slechts de gegevens tot en met juli 2012, dat de gegevens van heel 2012 of zelfs nog van de eerste maanden van 2013?

Was de informatie relevant?

De leden van de CDA-fractie menen dat de informatie over import in 2012 en dan met name de import voor 1 november 2012 zeer relevant was. Immers de import kon toen alleen reageren op het amendement van Van Vliet en niet op het regeerakkoord, dat pas op 29 oktober 2012 publiek werd. Aangezien het importeren van een oldtimer wel wat werk vergt, achten de leden van de CDA-fractie het aannemelijk dat de aankondigingseffecten van het regeerakkoord in 2012 minimaal waren.
De regering geeft dat impliciet ook toe, wanneer zij stelt: «Dit is ook de reden geweest dat de ontwikkelingen van de cijfers (na 1 januari 2013) niet relevant waren voor de onderbouwing van de maatregel, hiermee was namelijk al rekening gehouden in de berekening van het budgettaire beslag». Hiermee bevestigt de regering impliciet dat de cijfers over 2012 zeer relevant waren.
Deelt de Staatssecretaris de mening van de leden van de CDA-fractie dat de regering deze beschikbare gegevens over 2012 dan wel over de eerste helft van 2012, die immers een heuse trendbreuk lieten zien, aan de Kamer had moeten doen toekomen?

Eerdere vragen over het ontbreken van de cijfers over 2012

Op 1 oktober 2013 komen de cijfers over de oldtimers aan de orde in het vragenuurtje (Handelingen II 2013/14, nr. 7, item 4). Daarin zegt de voormalige Staatssecretaris van Financiën, de heer Weekers, over de oldtimers: «Kort gezegd komt het erop neer dat wij in de eerste helft van 2012 nog een toename van het aantal importen zagen. Vanaf het moment van de publicatie van het regeerakkoord kwamen de importen opeens stil te liggen.».
Kan de Staatssecretaris deze stelling onderbouwen aan de hand van cijfers? Zo nee, hoe beoordeelt de Staatssecretaris momenteel deze stelling van zijn ambtsvoorganger?
Bij de grafiek staat dat het planbureau voor de leefomgeving de bron was van de statistieken. Klopt dat? Kan de Staatssecretaris de bronpublicatie aangeven?

De berekening van de opbrengst

Het valt de leden van de CDA-fractie op dat de berekening van de opbrengst van de oldtimermaatregel meerdere malen is veranderd. Klopt het dat de regering bij de berekening van de opbrengsten ervan uitging dat een groot aantal oldtimerrijders het volle pond zou gaan betalen? Met welke percentages heeft de regering daarbij gerekend?
Vooral bij dieseloldtimers was op voorhand het duidelijk dat veel auto's geschorst of geëxporteerd zouden worden, aangezien bezitters van een oldtimer die weinig rijden meer dan een euro per kilometer MRB moesten gaan betalen (2012/2013–1325).
Kan de Staatssecretaris uiteenzetten op welke wijze en met welke aannames de regering in het regeerakkoord geraamd had dat de oldtimermaatregel € 138 miljoen op zou leveren?

In een WOB naar oldtimers, dat merkwaardigerwijs niet op de website van het Ministerie van Financiën is terug te vinden (kenmerk: BJZ/20 13/398 en 399 U) blijkt dat de regering uit gaat van het de volgende schorsings- en exportpercentages bij het opheffen van de oldtimer vrijstelling: «Daarbij is per jaar van eerste toelating een aanname gedaan over het percentage auto's dat als gevolg van het vervallen van de vrijstelling geen MRB zal gaan betalen, hetzij vanwege schorsing, hetzij vanwege export. Hierbij zijn de volgende percentages gehanteerd:
t/m 1950: 80%
van 1951 t/m 1968: 70%
van 1969 t/m 1980: van 70% geleidelijk aflopend naar 15%
vanaf 1981: 15%.
Met deze percentages kwam de geraamde opbrengst aan MRB voor 2014 uit op € 153 mln.» Klopt dat, zo vragen de leden van de CDA-fractie en kan de Staatssecretaris zowel het WOB- verzoek als ook de originele berekeningen die zijn toegepast openbaar maken?
De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris of het klopt dat in de raming geen substitutie-effecten zitten, zoals het aanschaffen van een andere auto?
Uit onderhavige brief van 14 april 2015 blijkt dat veel, maar dan ook veel meer auto's geschorst zijn dan de regering had aangenomen in haar modellen. De opbrengst van niet meer vrijgestelde voertuigen bedraagt dan ook slechts € 41 miljoen volgens de regering en dus valt de opbrengst van de maatregel zeer zwaar tegen.
Echter blijkt uit de onderhavige brief dat de budgettaire opbrengst is nu ineens afhankelijk van twee effecten: de opbrengst van niet meer vrijgestelde voertuigen en de opbrengst als gevolg van de aankoop van een niet-oldtimer. De leden van de CDA-fractie verzoeken de Staatssecretaris aan te geven of dat tweede effect ook in de originele modellen zat.
Ook andere cijfers uit onderhavige brief laten zien dat er onwaarschijnlijke aannames zijn gedaan bij de raming van de € 138 miljoen. Op bladzijde 10 staat te lezen dat 60.000 auto's met een oldtimervrijstelling zijn geëxporteerd, geschorst of gesloopt. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe het getal van 60.000 zich verhoudt tot de raming van het aantal oldtimers dat geëxporteerd, geschorst of gesloopt zou worden?
Op bladzijde 7 vermeldt de Staatssecretaris immers dat bij de berekening is uitgegaan van 70.000 extra MRB-plichtige personenvoertuigen. Betreft het hier alleen de personenauto's ter vervanging van de geëxporteerde, geschorste of gesloopte oldtimers of is dit aantal inclusief de niet-geschorste oldtimers waarvan de vrijstelling (deels) vervallen is? Met welk vervangingseffect is bij de raming gerekend? Immers de oldtimer is vaak een tweede auto en zal dus zeker niet in alle gevallen vervangen worden voor een andere auto.
Bovendien merken de leden van de CDA-fractie op dat de geraamde opbrengst van € 82 miljoen behoorlijk aan de bovenkant van de

bandbreedte van € 25 tot € 91 miljoen ligt. Waarom is de regering ervan uitgegaan dat mensen die een vrijgestelde oldtimer rijden deze massaal gaan vervangen door een zeer dure, grote dieselauto?
De Staatssecretaris beschrijft dat er tussen 2013 en 2015 200.000 meer MRB plichtige auto's op de weg kwamen. De leden van de CDA-fractie wijzen er echter op dat een grote categorie kleine auto's tot 2014 was vrijgesteld van MRB en sinds 1/1/2014 MRB moest betalen. Is dit in de berekening meegenomen? Kan de regering aangeven hoeveel van de 200.000 auto's die voor 31/12/2013 geregistreerd waren, vrijgesteld waren van MRB tot 1/1/2014 en sindsdien MRB betalen? Waarom heeft de Staatssecretaris dit niet vermeld in de brief? Wat is gezien het aantal sinds 1/1/2014 niet meer MRB-vrijgestelde voertuigen een realistische schatting van de extra groei door vervanging van eerder MRB-vrijgestelde oldtimers door MRB-plichtige personenvoertuigen?
Kan de Staatssecretaris nader uiteenzetten hoe de stijging van het aantal MRB-plichtige voertuigen van 7,5 naar 7,7 miljoen volgens de Staatssecretaris is opgebouwd en hoe het per jaar is verlopen? Hoeveel komt door een toename van het totale wagenpark, hoeveel door het vervallen van de MRB vrijstelling en hoeveel door andere oorzaken per jaar?

Conclusie

Beleidsevaluaties hebben echt alleen zin als de regering een oprechte poging doet om aan te geven hoe de maatregel verlopen is en hoe hij is uitgevoerd. Zeker gezien de incomplete informatie – de regering wenste nieuwe informatie die na het regeerakkoord in volle omvang beschikbaar kwam niet te betrekken bij de besluitvorming – en de bizarre berekening waarbij de aanname lijkt dat elke geschorste oldtimer vervangen wordt door meer dan één nieuwe dieselauto.
Het is niet uitzonderlijk dat modellen ernaast zitten bij de berekening van de opbrengst. Daarvoor zijn het immers modellen. Al was het in dit specifieke geval wel erg duidelijk dat ze er naast zouden zitten, al ten tijde van de wetsbehandeling.
De oplossing is de modellen aan te passen aan de werkelijkheid. En niet om de werkelijkheid op een totaal geforceerde wijze in de modellen te stoppen, zodat de werkelijkheid geforceerd gaat lijken op een model.
Dat is schadelijk voor het lerend vermogen van de overheid en leidt ertoe dat fouten uit het verleden onnodig herhaald worden.
Is de Staatssecretaris bereid samen met de antwoorden op deze vragen een realistische schatting van de daadwerkelijke opbrengsten van de maatregel aan de Kamer te doen toekomen? Of indien de Staatssecretaris de daadwerkelijke opbrengsten niet kan berekenen, is hij dan bereid dit door bijvoorbeeld het Centraal Planbureau te laten berekenen?
Is de regering verder bereid deze vragen (inclusief een toezegging tot nader onderzoek) te beantwoorden voor 26 mei 2015, ofwel op tijd voor het verantwoordingsdebat 2014?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de fractie van de PVV hebben kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris. Deze leden hebben de volgende vragen, aan- en/of opmerkingen.

Algemeen

De leden van de PVV-fractie vragen zich af wat het doel was/is van de oldtimerregeling, milieuopbrengst (zoals in Bruggen slaan staat), budgettaire opbrengst (zoals uit het Belastingplan blijkt) of verjonging van het Nederlandse wagenpark (zoals in deze brief staat)?

De analyse van de milieuopbrengsten van de maatregel is louter een algemene beschrijving en niet een analyse van de geboekte milieuopbrengst nadat de verjonging van het wagenpark heeft plaats gevonden. Er ontbreekt een schatting van de milieueffecten voor invoering van de oldtimermaatregel en een schatting van de milieueffecten na invoering van de oldtimermaatregel. Nu verzand de analyse in een aantal algemeenheden. Mogelijk is dit gangbaar bij milieuanalyses, zij kan de PVV niet bevredigen.

Budgettaire effecten van de oldtimermaatregel

In Bruggen slaan wordt de opbrengst voor de oldtimermaatregel, toen nog de afschaffing van de algehele vrijstelling, voor 2014 begroot op € 156 mln. Bij het Belastingplan 2014 wordt er een vrijstelling ingevoerd auto's ouder dan 40 jaar, dit drukt de opbrengst met € 16 mln. Daarnaast wordt er voor overgangsregeling in gevoerd voor benzineauto's, deze drukt de opbrengst met € 17 mln. In 2014 zou de oldtimermaatregel een bedrag van € 123 moeten opbrengen.
Tabel 2 in de bijlage blijkt op blz. 10 bevat een optelfout, het totaal van de laatste kolom moet zijn € 23,9 mln. en niet € 21,9 mln. Uit de tabel blijkt dat de dat deze opbrengstderving niet uitkomt op € 17 mln., maar op € 24 mln. De overgangsregeling levert slechts € 7 (31 – 24) mln. op en niet het € 14 (31 – 17) mln. Dit is een substantieel verschil. Wat is hier de oorzaak van?
Dit heeft de nodige twijfel gezaaid bij de leden van de fractie van de PVV. Dit was reden om de berekening een op een alternatieve manier te maken. Daarbij maken deze leden onderscheid tussen de opbrengst van niet meer vrijgestelde voertuigen en de opbrengst als gevolg wijziging wagenpark.

Opbrengst van niet meer vrijgestelde voertuigen

Deze opbrengst wordt geschat op € 55 mln., € 9 mln. afkomstig uit motoren en het restant, € 46 mln., uit voertuigen niet zijnde motoren. Van die € 46 mln. blijkt de overgangsregeling goed te zijn voor € 7 mln. De overgangsregeling had volgens het Belastingplan goed moeten zijn voor € 14 mln. Dit substantiële verschil heeft de leden van de PVV-fractie aangezet om met de beschikbare gegevens over het wagenpark een nader analyse te maken van de opbrengst als gevolg van het vervallen van de vrijstelling.
Uit de gegevens van de bijlage, met name tabel 1 en de daarvoor gepresenteerde cijfers per brandstof categorie valt het volgende beeld van het wagenpark (1975–187) te destilleren:

Overzicht van het wagenpark (1975–1987) (stand 1-1-2015 die op 1-6-2013 waren vrijgesteld)

(1975–1987)	Alle auto's		Dieselauto's		LPG-auto's		Benzineauto's	
Totaal	151.256	100%	38.232	100%	22.905	100%	90.119	100%
Geëxporteerd	17.389	11%	10.323	27%	2.520	11%	4.547	5%
Geschorst	31.819	21%	11.470	30%	8.933	39%	11.416	13%
Gesloopt	7.835	5%	3.059	8%	1.374	6%	3.402	4%
Overig	3.021	2%	1.147	3%	687	3%	1.187	1%
Geen bijzondere status	91.192	60%	12.234	32%	9.391	41%	69.567	77%
– wv. voltarief	19.478	13%	7.341	19%	3.475	15%	8.663	10%
– wv. kwarttarief	64.102	42%	3.059	8%	4.414	19%	56.630	63%
– wv. vrijgesteld	1.515	1%	489	1%	94	0%	932	1%
– wv. geen houder	788	1%	0	0%	94	0%	694	1%
– wv. bedrijfsvoorraad	5.309	4%	1.346	4%	1.315	6%	2.649	3%

Op blz. 6 van Kamerstuk 34 002, nr. 1000 wordt uitgegaan van een gemiddeld MRB-tarief van € 364 bij benzine en € 1.296 bij diesel/LPG. Bij het kwart tarief kan uitgegaan worden van € 90 bij benzine en € 120 bij diesel/LPG. Gebruikmakend van het overzicht van het wagenpark, komt de

opbrengst: (7341 x € 1.296 + 3475 x € 1.296 + 8663 x € 364 + 3059 x € 120 + 4414 x € 120 + 56630 x € 90). De opbrengst met betrekking tot de niet-motoren bedraagt dan € 23 mln. en niet € 46 mln. (€ 55 mln. – € 9 mln. (motoren)), dit is de helft.
De opbrengst uit niet meer vrijgestelde voertuigen wordt door de staatsecretaris geschat op een van € 55 mln. De alternatieve berekening voor de opbrengst uit niet meer vrijgestelde voertuigen komt op een substantieel lager bedrag uit van € 32 mln., een gat van € 22 mln.
Heeft de staatsecretaris voor dit verschil een verklaring?

Opbrengst als gevolg wijziging wagenpark

De onderbouwing van de wijziging van het wagenpark is niet transparant. De geraamde opbrengst tussen de € 25 mln. en € 88 mln. is te grof. Het had net zo goed kunnen zijn tussen de € 0 en € 123 mln. Reden genoeg voor de leden van de PVV-fractie om deze exercitie eens zelf te doen, dit uitgaande van het bovenstaande overzicht van het wagenpark (1975–1987) en een gemiddelde MRB-tarief van € 364 bij benzine en € 1.296 bij diesel/LPG.
Uit het overzicht van het wagenpark (1975–1987) blijken er ongeveer 60.000 auto's (40% van 151.256) geschorst, geëxporteerd, gesloopt en overig te zijn, 25.998 dieselauto's, 13.514 LPG-auto's en 20.522 benzine-auto's. Als deze leden er van uitgaan dat 100% van de geschorste, geëxporteerde, gesloopte en overige personenauto's worden vervangen levert dit maximaal € 59 mln. op. De veronderstelling dat 100% wordt vervangen is niet realistisch, als 90% wordt vervangen is te verwachten opbrengst € 53 mln., bij 80% is dit € 47 mln. Een opbrengst als gevolg van de wijziging van het wagenpark tussen de € 47 mln. en € 59 mln.
Kan de staatsecretaris het verschil met zijn cijfers verklaren?

Conclusie

De opbrengst van de oldtimerregeling wordt in het Belastingplan 2014 begroot op € 123 mln. De cijfermatige analyse van de brief van de staatsecretaris kan de leden van de PVV-fractie niet bevredigen ook de onderbouwing vinden deze leden niet geloofwaardig.
De leden van de fractie van de PVV achten een totaalbedrag van € 70 mln. dan ook realistischer, hierbij wordt ervan uitgegaan dat 80% van de auto's wordt vervangen. En dan resteert een gat of een tegenvaller van meer dan € 50 mln.

II Reactie van de Staatssecretaris van Financiën

Algemeen

Ik bedank de leden van de fracties van de VVD, de PvdA, de SP, het CDA en de PVV voor het met interesse lezen van de brief van 14 april 2015 over de budgettaire opbrengst van de oldtimermaatregel. De leden van de fractie van de PvdA hebben met instemming kennisgenomen van het feit dat het optrekken van de leeftijdsgrens naar 40 jaar voor de MRB-vrijstelling ertoe heeft geleid dat Nederland niet langer een netto importeur is van zeer vervuilende auto's. Ook de leden van de fractie van de SP juichen de ontwikkeling naar meer zuinige auto's toe. Ik deel de constatering van de fracties van de SP en de PvdA. Vanuit maatschappelijke oogpunt heeft de maatregel een belangrijke positieve bijdrage geleverd aan de volksgezondheid en de leefomgeving. Voor deze positieve effecten verwijs ik graag naar de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 28 april jl. over het rapport van de RIVM

«vroegtijdige sterfte en luchtverontreiniging»[2]. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de maatschappelijke baten van verbetering van de luchtkwaliteit een belangrijk aspect zijn van de oldtimermaatregel, die niet zijn meegenomen in de budgettaire opbrengsten die onder mijn verantwoordelijkheid vallen. Desalniettemin acht ik het van groot belang om vermeende onduidelijkheden over de budgettaire- en milieuopbrengsten weg te nemen.

Vragen en opmerkingen van de fractie van de leden van de PvdA

De leden van de fractie van de PvdA vragen naar de geruchten dat de oldtimerregeling omzeild kan worden door auto's met een oud chassisnummer om te bouwen naar een nieuw exemplaar, waarop geen wegenbelasting is verschuldigd. Deze leden vragen voorts of de Belastingdienst bekend is met deze praktijk, en zo ja, wat de omvang is van het omzeilen van de maatregel. De Belastingdienst maakt bij het bepalen of een voertuig wel of niet onder de oldtimerregeling valt, gebruik van gegevens die door de RDW worden aangeleverd. De Belastingdienst controleert niet zelfstandig of het voertuig aan de voorwaarden voldoet, maar kijkt uitsluitend naar de datum van de eerste ingebruikname van het voertuig op basis van het kentekenbewijs. De datum van eerste ingebruikname betreft de door de RDW vastgestelde datum van eerste toelating (DET).

De RDW bepaalt bij voertuigen met een oud chassisnummer welke zijn voorzien van onderdelen van andere voertuigen, op grond van de Regeling voertuigen of het voertuigidentificatienummer (VIN) – en daarmee de DET – ongewijzigd kan blijven of moet worden aangepast. Als wordt geconstateerd dat ten onrechte een VIN (en DET) van een (oud) voertuig wordt gebruikt, zal de RDW op basis van de Wegenverkeerswet de tenaamstelling «vervallen» verklaren. Het kentekenbewijs verliest op dat moment zijn geldigheid. De RDW doet momenteel onderzoek naar de vraag hoe vaak het «ombouwen» van een voertuig dat op basis van het chassis(nummer) onder de oldtimerregeling valt voorkomt en wat de gevolgen daarvan zouden moeten zijn voor het gebruikte VIN (en DET). De aangescherpte oldtimerregeling heeft overigens geen invloed op de wijze waarop de RDW het VIN en de DET moet vaststellen voor een voertuig.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de fractie van de SP vragen aandacht voor het feit dat gezinnen met lage inkomens de lasten van deze maatregelen niet mogen dragen. De vraag van de leden van de fractie van de SP is om aan te geven welke huishoudens voornamelijk gebruik maken van dagelijks gebruikte oldtimers. Deze leden vragen zich voorts af hoe hoog de lastenverzwaring is voor voertuigen die al dan niet onder de overgangsregeling vallen en of deze lastenverzwaring in de koopkrachtberekeningen zijn meegenomen. De Belastingdienst bepaalt op basis van gegevens van de RDW of een personenvoertuig als oldtimer kwalificeert. De gegevens van de Motorrijtuigenbelasting (MRB) voor oldtimers zijn niet zodanig te koppelen aan de inkomensgegevens van de eigenaren dat daaruit conclusies ter zake van de koopkracht van die eigenaren in relatie tot hun inkomen getrokken kunnen worden. Daarbij komt dat het hier om een relatief kleine groep gaat en dat niet bekend is welke eigenaren hun oldtimer dagelijks gebruiken. Dergelijke gegevens zijn dan ook niet meegenomen in de koopkrachtberekeningen. Wellicht nog belangrijker is dat het vanuit maatschappelijk oogpunt onwenselijk is dat er motorrijtuigenbelastingvrij kan worden gereden door voertuigen die dagelijks rijden

---

[2] Kamerstuk 30 175, nr. 219.

en veel schadelijke stoffen uitstoten. Om die reden is de afgelopen jaren het dagelijks rijden in een oldtimer voor dagelijks gebruik juist exponentieel toegenomen. Zonder oldtimervrijstelling en overgangsregeling betaalt een dergelijke dieselauto een gemiddelde MRB per van € 1.337. De gemiddelde MRB per jaar voor een LPG-auto die niet onder de oldtimervrijstelling of overgangsregeling valt en waaruit niet de LPG-tank is verwijderd bedraagt € 1.263. Voor een LPG-auto waaruit wel de LPG-tank is verwijderd bedraagt de gemiddelde MRB € 562. Dit ligt in lijn met de MRB van diesel- en lpg-personenvoertuigen van 10 jaar en ouder en die qua prijs, luxe en onderhoud vergelijkbaar zijn. Voor voertuigen die onder de overgangsregeling vallen is de gemiddelde MRB per jaar € 76 exclusief opcenten, met een maximum van € 120 inclusief opcenten. Ik vind het dan ook voor alle inkomensgroepen moeilijk uit te leggen waarom in gebruik vergelijkbare autos verschillend zouden moeten worden behandeld.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

Ik herken mij niet in de opmerking van de leden van de fractie van het CDA dat sprake zou zijn van een doelberekening om aannemelijk te maken dat de oldtimermaatregel toch de beoogde budgettaire opbrengst heeft gehad. De raming van de opbrengsten van de motorrijtuigenbelasting maakt onderdeel uit van de begrotingscyclus, met onder meer jaarlijks een begroting gepresenteerd aan Uw Kamer in de Miljoenennota en de verantwoording van de gerealiseerde belastingopbrengsten in het Financieel Jaarverslag. De gepresenteerde cijfers over de opbrengst van de maatregel passen geheel in het beeld van de totale opbrengsten van de MRB en de belastinguitgaven in deze stukken. De realistische evaluatie van de opbrengst van de maatregel waar de leden van de fractie van het CDA naar vragen is in feite besloten in de begrotingscyclus waarin de gehele begroting wordt verantwoord. Als basis hebben de daadwerkelijk gerealiseerde opbrengsten en belastinguitgaven uit eerdere jaren gediend. De begrote opbrengst van structureel € 153 miljoen uit «Bruggen slaan» is geraamd op basis van de op dat moment bekende omvang van de belastinguitgave en een inschatting van welk deel van deze belastinguitgave gerealiseerd zou worden bij afschaffing van de oldtimervrijstelling. Bij deze inschatting is aangenomen dat een deel, voornamelijk echte oude auto's, zou worden geschorst. Voor de overige auto's, dan wel voor vervangers daarvan, zou MRB worden gaan betaald. De ontwikkeling van het rijdende wagenpark valt binden de bandbreedte van de verwachting. Op macroniveau is dat ook uit de cijfers gebleken, waarbij niet op voertuigniveau kan worden vastgesteld welke individuele keuze een berijder heeft gemaakt. Een dergelijke benadering op microniveau, bijvoorbeeld op basis van een steekproef, zou een enorme arbeidsintensieve inspanning vergen. Het is maar de vraag wat deze extra inspanning aan extra informatie zal opleveren als de macrocijfers laten zien dat de belastingopbrengsten en belastinguitgaven binnen de bandbreedte in lijn zijn met de veronderstellingen.

De leden van de fractie van het CDA vragen wanneer het kabinet wist dat de import van oldtimers in 2012 hard was gedaald. In de communicatie richting de Tweede Kamer is steeds gebruik gemaakt van de meest recente berekeningen van TNO over oldtimers. De publicatiedatum van deze gegevens en de geactualiseerde versies zijn via de website van TNO terug te vinden. Vanaf het eerste moment van aankondiging in het Regeerakkoord zijn de cijfers gebaseerd op de rapportages van TNO. De eerste rapportage dateert van augustus 2012 en is een rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving en TNO in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hierin worden ook cijfers van 2012 meegenomen en in de brief van 15 april 2013 is ook expliciet naar deze

rapportage verwezen. De discussie die de leden van de fractie van het CDA nu inbrengen is ook voor 15 april 2013 gevoerd. Ik verwijs hierbij naar de reactie van het PBL van 22 januari 2013 op de kritiek van de FEHAC over het jaar 2012. De kritiek van de FEHAC en de reactie van PBL van 22 januari 2013 luidt als volgt.

FEHAC: De prognoses met betrekking tot de toekomstige aantallen oldtimers zijn onrealistisch, omdat ze geen rekening houden met het opdrogen van de toestroom en bovendien zijn ze inmiddels door de feiten (sterk afnemende import) duidelijk achterhaald.

PBL: De import van oldtimers is in 2012 inderdaad met circa 25% teruggelopen, maar zoals de FEHAC zelf al aangeeft in haar reactie zal dit voor een (groot) deel het gevolg zijn van de recente commotie over de oldtimers en de (aangekondigde) beleidswijzigingen. De PBL-studie schetst een beeld van de situatie zonder beleidswijzigingen. Als alle oldtimers van voor 1987 onbelast zouden blijven verwachten we geen structurele daling van de importaantallen in de periode tot 2015.

De veronderstelde import tussen 2012 en 2015 bedraagt overigens maar 15% van het totale oldtimerpark dat we voor 2015 berekenen. Het merendeel bestaat uit auto's die momenteel al in het Nederlandse park aanwezig zijn. Ook als de import structureel half zo hoog uitvalt als is aangenomen, zou het oldtimerpark in 2015 maar zo'n 7 à 8% lager uitvallen dan nu is verondersteld.

Pas op het moment dat TNO het rapport heeft geactualiseerd is de definitieve conclusie getrokken door TNO dat de (aankondiging van) wijzigingen in de fiscale behandeling van oldtimers, dus ook het Regeerakkoord, hebben geleid tot grote anticipatie-effecten. Zo geeft TNO aan dat «als de afschaffing van de MRB-vrijstelling voor oldtimers niet in het Regeerakkoord Rutte II zou zijn opgenomen, er in 2013 naar schatting 9.000 extra (bijna-)oldtimers worden geïmporteerd, waarvan 5.000 diesels.» Met TNO ben ik van mening dat de impact van de aankondiging in het Regeerakkoord een belangrijke invloed heeft gehad. Deze notie is in de CBS-rapportage onbenoemd gebleven. Dit beantwoordt ook de vraag van de leden van de fractie van het CDA waarom het op 25 juni 2013 gepubliceerde artikel de «Groei aantal oldtimers zakt in» van het CBS niet is meegenomen.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar een bevestiging of de Belastingdienst elk kwartaal informatie ter beschikking stelt aan het ministerie. De Belastingdienst stelt vanaf april 2010 elk kwartaal informatie ter beschikking aan het Ministerie van Financiën met gegevens over alle voertuigen met een oldtimervrijstelling.

De leden van de fractie van het CDA verzoeken aan te geven over welke informatie van het aantal geïmporteerde auto's in 2012 het kabinet beschikte ten tijde van het schrijven van de brief op 15 april 2013. Met de verwijzing naar eerder genoemde onafhankelijke rapporten van PBL en TNO zijn steeds de meest recente cijfers gepubliceerd en openbaar gemaakt. Er waren geen complete en daarmee betrouwbare import- en exportoverzichten over het jaar 2012 beschikbaar vanuit de Belastingdienst en de RDW. Pas begin 2014 zijn er – met terugwerkende kracht – betrouwbare gegevens over import en export beschikbaar. Deze overzichten betreffen echter alleen opbrengstgegevens van de BPM, maar daarbij wordt er geen onderscheid gemaakt tussen wel of geen oldtimers. Deze gegevens zijn voor het primaire proces van de belastingdienst niet relevant. Anders dan de leden van de fractie van het CDA kennelijk van mening zijn, zijn steeds de meest recente cijfers van PBL en TNO aan de

Kamer bekend gemaakt en de cijfers van het CBS waaraan het CDA refereert zijn gepubliceerd op 25 juni 2013. Dit is dan ook de reden waarom in de brief van 15 april 2013 geen mededeling is gedaan over de daling in de importcijfers.
De leden van de fractie van het CDA vragen naar bevestiging dat een groot aantal oldtimerrijders in de berekeningen het volle pond zou gaan betalen. Dit kan ik bevestigen. Maar het volle pond kan betrekking hebben op de auto die vóór 2014 onder de oldtimerregeling viel, dan wel op een vervangende auto. In antwoord op de vraag met welke percentages daarbij is gerekend, kan ik antwoorden dat het kabinet heeft gerekend met de hierna opgenomen percentages die de leden van de fractie van het CDA in hun vragen ook aanhalen. Deze percentages betreft het deel van de oldtimers dat uit het straatbeeld zou verdwijnen en niet vervangen zou worden.

- t/m 1950: 80%
- van 1951 t/m 1968: 70%
- van 1969 t/m 1980: van 70% geleidelijk aflopend naar 15%
- vanaf 1981: 15%.

De leden van de fractie van het CDA vragen uiteen te zetten op welke wijze en met welke aannames de raming in het regeerakkoord € 137 miljoen op zou moeten leveren. Volgens het regeerakkoord zou de afschaffing van de oldtimervrijstelling € 156 miljoen in 2014 opleveren, structureel € 153 miljoen. Bij deze raming is aangenomen dat een deel, voornamelijk echte oude, auto's zouden worden geschorst, en dat voor de overige auto's, dan wel voor vervangers daarvan, MRB zou worden gaan betaald. De € 137 miljoen is de structurele opbrengst uit het Regeerakkoord minus de structurele kosten voor de vrijstelling voor voertuigen van 40 jaar en ouder (€ 16 miljoen).

De leden van de fractie van het CDA vragen naar het openbaar maken van een WOB-verzoek. Tevens vragen deze leden de relevante berekeningen die zijn toegepast openbaar te maken. De Wob is gericht op openbaarmaking aan een ieder, ongeacht het belang van de verzoeker. Op 4 oktober 2013 is het Wobverzoek met kenmerk BJZ/20 13/398 en 399 U afgewezen met een beroep op artikel 11 van de Wob. De documenten zijn daarom niet openbaar gemaakt voor een ieder, zodat er ook geen reden was voor publicatie op rijksoverheid.nl. De brief van 4 oktober 2013 betreft een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Belanghebbende heeft destijds zes weken na de dag waarop het besluit bekend is gemaakt de tijd gehad een bezwaar in te dienen. Belanghebbende heeft hiervan geen gebruik gemaakt. Het besluit is daarmee onherroepelijk en moet rechtens voor juist worden houden. Wel zijn de relevante berekeningen gedeeld met vertegenwoordigers van de branche, waaronder verzoeker.

De leden van de fractie van het CDA vragen de Staatssecretaris of het klopt dat in de raming geen substitutie-effecten zitten, zoals het aanschaffen van een andere auto? Zoals eerder aangegeven bestaat de budgettaire opbrengst uit MRB van auto's die vóór 2014 onder de oldtimerregeling vielen, dan wel hun vervangende auto's. Er is in de berekeningen wel degelijk rekening gehouden met substitutie-effecten. Deze leden vragen hoe het getal van 60.000 zich verhoudt tot de raming van het aantal oldtimers dat geëxporteerd, geschorst of gesloopt zou worden. Het aantal van 70.000 extra voertuigen betreft alleen de personenauto's ter vervanging van de geëxporteerde, geschorste of gesloopte oldtimers.

Verder vragen deze leden met welk vervangingseffect bij de raming is gerekend. Bij de raming is aangenomen dat ongeveer 30% van de auto's zou worden geëxporteerd, geschorst of gesloopt zonder dat de auto wordt vervangen. De overige 70% zou ofwel het volle pond aan MRB gaan betalen, dan wel worden geëxporteerd, geschorst of gesloopt, maar wel worden vervangen.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar de onderbouwing dat mensen die een vrijgestelde oldtimer rijden massaal gaan vervangen door een zeer dure, grote dieselauto. Ik heb in mijn brief over de oldtimermaatregel slechts willen aangegeven dat, om de geraamde opbrengst van € 137 miljoen te halen, de vervangende auto's € 82 miljoen aan MRB zouden moeten opbrengen. Dit kan alleen als een groot deel van de vervangende auto's dieselauto's zijn. Hierover zijn echter geen gegevens bekend.

De leden van de fractie van het CDA vragen of de kleine auto's die tot 2014 waren vrijgesteld van MRB in de berekening zijn meegenomen. De kleine auto's zijn inderdaad in de berekening meegenomen. In de 7,5 miljoen auto's zijn al de auto's meegerekend die vóór 1 januari 2014 waren vrijgesteld van MRB vanwege een lage CO_2-uitstoot, maar die vanaf 1 januari 2014 MRB moesten gaan betalen. De stijging van 200.000 is dus exclusief het effect van het vervallen van de vrijstelling voor auto's met een lage CO_2-uitstoot.

De leden van de fractie van het CDA vragen een nadere uiteenzetting van de stijging van het aantal MRB-plichtige voertuigen van 7,5 naar 7,7 miljoen. Gedurende 2013 bedroeg het aantal MRB-plichtige voertuigen 7,5 miljoen. Medio 2014 was dit aantal gestegen naar ruim 7,6 miljoen, en eind 2014 naar 7,7 miljoen. De zuinige voertuigen zijn op alle tijdstippen in het aantal meegenomen. Eind 2013 bedroeg het aantal voertuigen dat vrijgesteld was als gevolg van een lage CO_2-uitstoot 785.000.

De leden van de fractie van het CDA vragen of ik bereid ben een realistische schatting van de daadwerkelijke opbrengsten van de maatregel aan de Kamer te doen toekomen. Met mijn brief van 14 april 2015 heb ik een realistische inschatting van de daadwerkelijke opbrengsten gegeven. In de antwoorden op de vragen van uw Kamer ben ik nog eens uitgebreid ingegaan op de gehanteerde methode. Zoals hiervoor aangegeven, komen de opbrengsten terug in het kader van de begrotingsystematiek en de cyclus van de Miljoenennota. Daarbij heeft het Centraal Planbureau haar eigen rol als onafhankelijk planbureau.

De leden van de fractie van het CDA vragen verder of het kabinet bereid is deze vragen te beantwoorden voor 26 mei 2015. Gelet op de drukte rond de dossiers op het terrein van de autobelastingen en de beperkte capaciteit is dat niet gelukt.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de fractie van de PVV vragen zich af wat het doel was van de oldtimerregeling. Het regeerakkoord Bruggen slaan heeft als één van de hoofddoelstellingen om de overheidsfinanciën op orde te brengen. Het vervallen van de vrijstelling voor oldtimers in de MRB levert een budgettaire opbrengst die daarvoor is ingezet. De keuze om met deze maatregel een bijdrage te leveren aan het op orde brengen van de overheidsfinanciën (en niet bijvoorbeeld voor een andere maatregel te kiezen) heeft te maken met de milieuoverweging. Daarom kende maatregel zowel

budgettaire als milieuoverwegingen. Zoals is toegelicht in de brief hangen milieuopbrengst en verjonging van het wagenpark direct met elkaar samen.

De leden van de fractie van de PVV vragen vervolgens naar de achtergrond van de tabel 2 in de bijlage. Deze leden merken terecht op dat in de tabel 2 een optelfout is geslopen. Het totaal van de laatste kolom had inderdaad € 23,9 miljoen in plaats van € 21,9 miljoen moeten staan. Verder vragen deze leden naar het verschil in opbrengstderving van de overgangsregeling. In tabel 2 wordt het totale bedrag aan motorrijtuigenbelasting weergegeven voor de auto's die nu onder de overgangsregeling vallen. Als de overgangsregeling zou vervallen, zal waarschijnlijk een deel van de auto's van de hand worden gedaan en al dan niet vervangen worden. Voor zover auto's niet vervangen worden, leidt dit tot een lagere opbrengst dan de berekende kosten zoals die in tabel 2 worden gepresenteerd. Het afschaffen van de overgangsregeling leidt derhalve tot een lagere opbrengst dan € 24 miljoen. Bij de raming van de kosten van de overgangsregeling is met dit effect rekening gehouden. Het verschil tussen € 24 miljoen en € 17 miljoen wordt hiermee vrijwel volledig verklaard.

De leden van de fractie van de PVV vragen verder naar een verklaring van het verschil met de berekening die deze leden zelf hebben uitgevoerd. Bij de berekening van de opbrengst van € 55 miljoen is in alle gevallen gerekend met het volle MRB-tarief voor voertuigen die niet meer onder de oldtimervrijstelling vallen, maar nog wel in Nederland MRB-plichtig zijn. Een deel van deze voertuigen is echter gebruik gaan maken van de overgangsregeling dan wel van andere bijzondere regelingen in de motorrijtuigenbelasting, zoals het kwarttarief voor kampeerauto's en specifieke vrijstellingen. De kosten van bijvoorbeeld het kwarttarief voor kampeerauto's en van specifieke vrijstellingen zijn derhalve toegenomen als gevolg van de oldtimerregeling. Door in alle gevallen uit te gaan van het volle MRB-tarief en door te corrigeren voor de ontbrekende voertuigen uit 1987 (€ 5 miljoen, zoals ook in de brief staat vermeld) komt de geraamde opbrengst op € 46 miljoen. Dat is dan exclusief de opbrengst voor motoren (€ 9 miljoen).

De leden van de fractie van de PVV hebben ook een eigen berekening van de wijziging van het wagenpark gemaakt. Zij vragen naar een verklaring voor het verschil in cijfers. In tabel 1 ontbreken de personenauto's uit 1987. Dit zijn er ruim 15.000. Daarnaast zou waarschijnlijk een groot aantal auto's die nu onder de overgangsregeling vallen geschorst, geëxporteerd of gesloopt zijn. Zoals aangegeven is daarom bij de berekeningen uitgegaan van 70.000 vervangende auto's. De bandbreedte van de opbrengst aan MRB van deze vervangende auto's ligt tussen € 25 miljoen (vervanging door 100% benzineauto's) en € 91 miljoen (vervanging door 100% dieselauto's). Er is geen beeld welk aandeel van het wagenpark vervangen is door benzineauto's en welk aandeel door dieselauto's.